SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 38 (222)

13 – 19 WRZEŚNIA 1950







PROMOCJA w O.S.L.

Baaczność! Przy dźwiękach hymnu państwowego, przed frontem podchorążych przechodzi dowódca Wojsk Lotniczych gen. Romeyko. Uroczysta promocja nowych oficerów lotnictwa rozpoczęta.

*

Przez megafony rozlegają się słowa dowódcy odczytującego rozkaz o mianowaniu. Na twarzach podchorążych widać radość. Radość wypływającą z poczucia dobrze spełnionego obowiązku z zakończenia pierwszego etapu ogromnej pracy, której wynikiem jest stopień oficera wojsk lotniczych. Jak uroczysta przysięga brzmią słowa „Ku chwale Ojczyzny Obywatelu Generale". Słowa, które wypowiada każdy podchorąży w chwili promocji.

Później następuje rozdanie nagród. Pierwsi otrzymują je najlepsi absolwenci szkoły: ppor. Strenaul i ppor. Lasewicz. Oprócz nich jest jeszcze wielu innych nagrodzonych.

Wśród podchorążych jest wielu przodowników wyszkolenia politycznego i bojowego. Na przykład ppor. Jóźwiak, tokarz łódzki, członek partii, przodujący w wyszkoleniu politycznym. Przed wojną ojciec ppor. Jóźwiaka nawet nie myślał, że syn jego może zostać oficerem. A dziś stało się to faktem. Ppor. Jóźwiak miał ciężkie życie. Syn małorolnego chłopa musiał od młodych lat liczyć tylko na własne siły. Pomagając w pracy ojcu, pomimo bardzo ciężkich warunków uczył się. Wkrótce jednak zostaje ze szkoły usunięty z powodu swych przekonań politycznych. W roku 1942 wstępuje do PPR, następnie dostaje się do szeregów Gwardii Ludowej. Od tej chwili ppor. Jóźwiak zaczyna z bronią w ręku walczyć o wyzwolenie swej ukochanej ojczyzny. Później wstępuje w szeregi wojska polskiego, aby w lutym 1948 roku zgłosić się ochotniczo do OSL. Teraz jest oficerem Lotnictwa Polski Ludowej. I właśnie tacy ludzie jak ppor. Jóźwiak, ppor. Śliwka i inni stoją teraz w szeregach obrońców pokoju. Wychowani na najwspanialszych tradycjach lotnictwa radzieckiego, zahartowani w twardej szkole życia, potrafią, jeżeli zajdzie potrzeba obronić pokój i zapewnić nam bezpieczeństwo. Rozumieją, że sprawa pokoju jest ich własną sprawą.

*

Po rozdaniu nagród na mównicę wchodzi gen. Romeyko. Przez megafony płyną krótkie żołnierskie słowa: „Nowopromowani oficerowie! Po długim okresie wytężonej pracy opuszczacie dzisiaj mury szkoły... dla pomnożenia siły naszego ludowego lotnictwa." W dalszym ciągu generał mówi o zaufaniu, jakim masy ludowe darzą nowych oficerów, o zaszczytnych zadaniach lotników polskich, stojących w pierwszych szeregach obrońców pokoju. Następnie przemawia ppor. Jóźwiak. W imieniu wychowanków szkoły zapewnia on społeczeństwo polskie, że wszyscy oficerowie, wszyscy żołnierze Wojska Polskiego, będą utrwalać i bronić zdobyczy Polski Ludowej.

Po przemówieniach następuje defilada. Już z daleka widać równy, wyciągnięty szereg podchorążych. Kilkanaście metrów przed trybuną pada rozkaz „Baaczność". Równy, miarowy krok podchorążych zadudnił po betonowej bieżni lotniska. Przyglądającą się publiczność ogarnia entuzjazm. W powietrzu brzmią okrzyki „Niech żyje Lotnictwo Polskie", „Niech żyje Polska Ludowa". Mocny odgłos kroków podchorążych miesza się z okrzykami publiczności i dźwiękami „Warszawianki".

*

W tej chwili niedyskretnie podsłuchuję rozmowę nowopromowanych oficerów: „Słuchaj Stasiek — pyta jeden z nich — kto jest ten obywatel w szarym mundurze? — Co nie wiesz? Przecież to wiceminister Szczepański rozmawia ze swoim synem który dziś otrzymał promocję".

W tej chwili spostrzegam czule witającą się grupę. To ppor. Ćwikliński, syn małorolnego chłopa, wita się z rodziną, która przyjechała na uroczystość promowania nowych oficerów WP.

Wkrótce wszyscy idą na uroczyste przyjęcie. Idą w zwartej grupie koledzy, syn wiceministra obok syna małorolnego chłopa. Dwaj oficerowie wychowani w jednej szkole, przeniknięci jedną ideą, ideą walki o pokój i socjalizm.

T. KOŁACIN

Na zdjęciach:

W imieniu wychowanków szkoły przemawia ppor. Jóźwiak, zapewniając społeczeństwo polskie, że piloci Ludowego Lotnictwa będą stać w pierwszych szeregach obrońców pokoju (u góry z lewej). Z prawej — **defilada nowopromowanych oficerów.**

Ppor. Ćwikliński podczas miłej pogadanki z matką, która przyjechała na uroczystość promowania syna na oficera lotnictwa polskiego (zdjęcie z lewej). **Obok syn wiceministra Szczepańskiego opowiada ojcu o pracy w O.S.L. w wyniku której otrzymał stopień oficera W.P.**

Wszystkie zdjęcia — WAF (4)



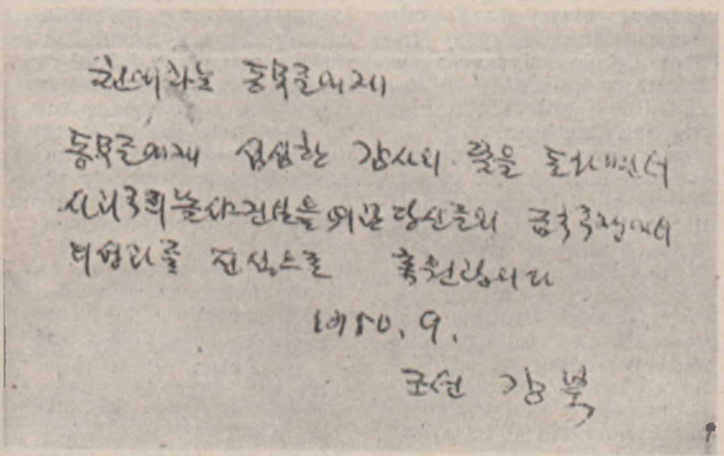


CAŁA POSTĘPOWA LUDZKOŚĆ SOLIDARYZUJE SIĘ Z LUDEM KOREI WALCZĄCYM Z AGRESJĄ AMERYKAŃSKIEGO IMPERIALIZMU



Młodzież polska wita entuzjastycznie delegata Korei pułkownika Kan - Buk, przybyłego na Kongres Pokoju do Warszawy Foto — WAF

Cała postępowa ludzkość, a wśród niej 600-tysięczna rzesza członków Ligi Lotniczej potępia z oburzeniem zbrodnie amerykańskiego imperializmu dokonywane w Korei na bezbronnej ludności cywilnej. Członkowie Ligi Lotniczej pragnąc dać wyraz serdecznym uczuciom, jakie wraz z całym narodem polskim żywią dla bohaterskiego narodu koreańskiego, ofiarowali Koreańskiej Republice Ludowej samolot sanitarny, który ma nieść pomoc ofiarom zbrodniczej agresji amerykańskiej — ma służyć sprawie walki o pokój. W odpowiedzi na pismo (patrz nr 37 SiM-u), jakie Zarząd Główny LL w imieniu członków Ligi Lotniczej wystosował do przebywającej w Polsce z okazji Kongresu Obrońców Pokoju delegacji młodzieży Koreańskiej Republiki Ludowej przewodniczący delegacji Kan-Buk przysłał do Ligi Lotniczej pismo, którego oryginalny tekst podajemy poniżej wraz z tłumaczeniem obok. Bohaterskim Ludom Korei przesyłamy gorące pozdrowienia i życzymy sukcesów ich walce o wolność.


1950, 9.

DRODZY TOWARZYSZE!

Przesyłamy Wam wyrazy serdecznej wdzięczności za Waszą solidarność i pomoc, którą nam okazujecie w walce o wolność i niezależność naszej Ojczyzny. Życzymy Wam wiele powodzenia w budownictwie Socjalizmu w Polsce.

KIEROWNIK DELEGACJI

Młodzieży Koreańskiej Republiki Ludowej (podpułkownik KAN-BUK)

Wrzesień 1950 r.

JEDENAŚCIE tygodni trwa walka bohaterskiego ludu koreańskiego przeciwko bandyckiemu najazdowi imperializmu amerykańskiego i przeciwko zdrajcom narodu, podłym sługusom międzynarodowego kapitału.

Młoda Ludowo-Demokratyczna Republika Koreańska, przystępując do odparcia napaści, znajdowała się w trakcie pokojowej odbudowy zniszczonej przez wojnę z Japonią gospodarki narodowej. Pomimo, że przeciwnik był doskonale uzbrojony przez swych amerykańskich opiekunów, Armia Ludowa natychmiast zatrzymała napastnicze wojska Li - Syn Mana, odpierając je daleko na południe. Nie pomogła bezpośrednia pomoc licznych nowocześnie uzbrojonych dywizji amerykańskich. Bohaterskie czyny żołnierzy Armii Ludowej wskazują, do jakich poświęceń jest zdolny człowiek przeświadczony o słuszności sprawy, o którą walczy. Cały naród oceniając wysiłek swych synów stara się wszelkimi siłami dopomóc im w ciężkiej walce o wyzwolenie narodowe i społeczne. Uruchamiając produkcję w zniszczonych fabrykach, zwiększając wydajność, daje on dowód umiłowania wolności i pokoju.

Amerykanie doznając ciężkich strat, stają w obliczu klęski, chwycili się więc wszelkich środków, aby jej uniknąć. Nie cofają się nawet przed barbarzyńskim bombardowaniem bezbronnych miast i wsi.

Naród koreański, a wraz z nim wszyscy uczciwi ludzie na całym świecie gorąco protestują przeciw bestialstwom amerykańskim, czego dowodem jest ogromny rozmach akcji w obronie pokoju oraz wystąpienia przedstawicieli Związku Radzieckiego w ONZ.

A oto dokument perfidnego barbarzyństwa zaczerpnięty z pisma ministra spraw zagranicznych Koreańskiej Republiki Ludowej Pak Hen-ena, do sekretariatu Rady Bezpieczeństwa.

„Dnia 27 sierpnia grupa myśliwców amerykańskich, lecąc wzdłuż szosy Phenjan - Angezu, ostrzelała z broni pokładowej jadące wozy konne, niszcząc je i zabijając podróżnych wśród których było 20 kobiet i dzieci".

Bombardowanie miast i wsi? Ostrzeliwanie bezbronnych kobiet i dzieci? Wszystko to przecież dobrze znamy! Wystarczy tylko sięgnąć pamięcią o kilka lat wstecz, aby przed oczyma naszej wyobraźni przesunęły się te same potworne obrazy z okresu drugiej wojny światowej.

Nawet brytyjski korespondent wojenny Winnington opisując to co widział na Korei, nie może oprzeć się oburzeniu i obrzydzeniu.

„Amerykanie — pisze korespondent — znacznie prześcignęli pupilków Göringa i Hitlera spod znaku „Luftwaffe" w tym co cynicznie nazywają „bombardowaniem zmasowanym" (czytaj terrorystycznym).

Amerykanie nie cofają się nawet przed prowokacją. Kilka dni temu samoloty amerykańskie naruszyły granicę Chin i zbombardowały wsie i osiedla chińskie. Te akty złośliwej prowokacji mimo obłudnych tłumaczeń o rzekomej przypadkowości tych wypadków spotkały się z należytą odprawą. Cały naród chiński na wieść o zbombardowaniu przez Amerykanów terytorium Mandżu-



Cały naród polski, a wraz z nim lotnicy Odrodzonego Wojska Polskiego solidaryzują się z ludnością walczącej Korei. Liga Lotnicza na znak solidarności z ludem Korei przesyła armii koreańskiej samolot sanitarny. Samolot ten będzie wyrazem solidarności społeczeństwa polskiego z Ludową Republiką Koreańską. Na zdjęciu powyżej samolot sanitarny tego typu (PO-2), ofiarowany przez Ligę Lotniczą Koreańskiej Republice Ludowej.

rii wyraził swe oburzenie podejmując liczne zobowiązania produkcyjne i wyrażając niezłomną wolę obrony wolności i pokoju na świecie.

W odpowiedzi na amerykańskie bestialstwa popełnione w Korei odbywają się we wszystkich krajach świata manifestacje pod hasłem „Ręce precz od Korei" potępiające wtrącanie się Stanów Zjednoczonych w wewnętrzne sprawy tego państwa. Wyrazem solidarności całej postępowej ludzkości z walczącym ludem Korei jest akcja zbiórek pieniężnych na pomoc ofiarom wojny. Z wielu krajów napływają dary w postaci, odzieży, leków itp.

Liga Lotnicza w ramach tej akcji ofiarowała kompletnie wyposażony samolot sanitarny, o którym piszemy na innym miejscu.

Z chwilą wybuchu wojny na Korei, akcja w obronie pokoju na świecie przybrała znacznie na sile. Ilość podpisów pod Apelem Sztokholmskim wzrosła o wiele dziesiątków milionów.

Delegat radziecki do ONZ Malik, przedstawił szereg rezolucji, zmierzających do pokojowego uregulowania sprawy koreańskiej. Malik zażądał przede wszystkim wycofania z terenu Korei wojsk amerykańskich. Jednakże imperialiści amerykańscy, dysponując w Radzie Bezpieczeństwa mechaniczną większością głosów państw-marionetek idących na pasku, USA, doprowadzili do odrzucenia tych jedynie słusznych propozycji. Tak więc Amerykanie, za parawanem ONZ naruszają założenia tej organizacji, prowadząc interwencyjną wojnę w Korei.

Polska klasa robotnicza solidaryzując się z narodem koreańskim protestuje przeciw napaści amerykańskiej, czego wyrazem jest podejmowanie przez świat pracy zobowiązań produkcyjnych. Płk Kan-Buk, przedstawiciel Korei na Polskim Kongresie Pokoju powiedział: „Widzieliśmy wszędzie, że młodzież polska, klasa robotnicza i cały naród buduje fundamenty socjalizmu. Wszędzie spotkałem się z wyrazami solidarności z naszą walką, z głębokim internacjonalizmem, który jest natchnieniem naszego narodu. Zapewniamy was, że będziemy bić się do ostatniej kropli krwi przeciw amerykańskiej agresji, o wolność i niepodległość naszej Ojczyzny".

Obserwując to, co się dzieje na Korei, widząc dowody poświęcenia i bohaterstwa całego narodu koreańskiego, w dążeniu do wywalczenia wolności narodowej i społecznej, jesteśmy przekonani, że wypędzi on ze swej ziemi imperialistycznych najeźdźców wraz z ich sługusami i stanie do pokojowego budownictwa w jednym szeregu ze wszystkimi narodami miłującymi pokój.

Andrzej Rayzacher

ODRZUTOWCEM PRZEZ WIELKI PLAN

Plan Sześcioletni — plan budowy podstaw socjalizmu, to najważniejsze, naczelne zadanie, jakim żyje dziś klasa robotnicza i całe społeczeństwo polskie Obejmuje on wszystkie odcinki życia w naszym kraju, nie omijając i lotnictwa.

Chcąc ułatwić naszym Czytelnikom zapoznanie się z najważniejszymi zagadnieniami Planu Sześcioletniego, rozpoczynamy w dzisiejszym numerze cykl felietonów, poświęconych Lotniczej Sześciolatce. (red.)

O tym, że rok 1950 jest pierwszym rokiem Planu Sześcioletniego wiecie na pewno wszyscy. Młodsi z Was należą do Zespołów Sześciolatki Małego Lotnictwa, starsi do Eskadr Sześciolatki, wszyscy razem dużo słyszycie w szkole, w kole ZMP, w Aeroklubie i kole LL o Planie Sześcioletnim.

Nie wszyscy z Was natomiast wiedzą, jak przedstawia się Plan Sześcioletni w lotnictwie sportowym, a więc w dziedzinie, która Was najwięcej — jak sądzimy — interesuje. Aby jednak otrzymać odpowiedź na to pytanie, musimy zapoznać się bliżej z Planem jako całością, bo na jego podstawie opracowany został nasz lotniczy plan.

Otóż Plan Sześcioletni, zwany Planem Budowy Podstaw Socjalizmu, uchwalony został przez Sejm Ustawodawczy RP na wniosek Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, kierowniczki naszego narodu. Dotyczy on wszystkich dziedzin naszej gospodarki, a co za tym idzie — wszystkich bez wyjątku dziedzin naszego życia. Wyobrażacie sobie, jak wspaniale pomyślany i zbudowany jest taki plan? Jest w nim miejsce i dla Was i dla Waszego ojca, siostry czy kolegi. Plan jest sprawą wszystkich obywateli na kształt ogromnej, a skomplikowanej maszyny, w której każde, nawet najmniejsze kółeczko odgrywa rolę. Dlatego ludzie pracy w Polsce tak bardzo interesują się Planem Sześcioletnim, dlatego wszystkie swe siły wytężają aby wykonać go prędzej, lepiej, sprawniej.

Bo plan jest nie tylko wspaniale pomyślany. Plan jest urzekający swym rozmachem, swą śmiałością i ogromem. Czy wiecie, że pod koniec Planu Sześcioletniego nasz przemysł będzie produkował rocznie c z t e r y r a z y więcej niż przed wojną? Że wydobędziemy w ciągu roku 100 milionów ton węgla? Że wytopimy 4.600 000 ton stali? To są cyfry, które mówią same za siebie; a takie cyfry mamy wszędzie, w każdej gałęzi gospodarki narodowej.

Plan Sześcioletni nie darmo nazywa się planem budowy podstaw socjalizmu. W ciągu sześciu lat zmieni on zupełnie oblicze naszego kraju: z zacofanego, biednego i nieuprzemysłowionego uczyni go przemysłowo-rolniczym, bogatym i zasobnym. Podniesie się stopa życiowa ludności, wzrośnie dobrobyt, nastąpi obniżka cen. Nasze rolnictwo, przebudowane na zasadach socjalistycznej spółdzielczości i naukowych metod uprawy roli, zapewni nam dość wszystkich produktów spożywczych. Nasz handel i transport postarają się o to, aby trafiły one do człowieka pracy.

Lotnictwo sportowe też ma swój plan, odkąd przestało być zabawką paniczyków, a stało się gałęzią gospodarki narodowej. Oczywiście, jest to plan inny, niż np. w fabryce, ale jego rozmach i ważność niczym się chyba nie różni.

Sześciolatka Lotnicza da nam znacznie więcej pilotów silnikowych i szybowcowych. Czy wyobrażacie sobie, co się będzie działo np. z tabelą naszych rekordów?

Szybownictwo otrzyma wiele nowego i najnowocześniejszego sprzętu. Poziom jego użytkowania podniesie się o 350 procent. Wzrośnie również ilość godzin na pilota silnikowego i to prawie pięciokrotnie. Podobnie konkretny plan posiadają również i wszystkie inne dziedziny lotnictwa.

Czyż nie jest to wspaniały, porywający Plan? Wszystkie siły, zdolności, energię chce się dla niego poświęcić.

O tym, jak będziemy wykonywać plan, pomówimy następnym razem.

(wig)

MOSKWA – SMOLEŃSK – ORZEŁ – MOSKWA

Jakow Forostenko, były pomocnik maszynisty, rozpoczął swoje szkolenie lotnicze w roku 1931. W ciągu tych 19 lat chlubnie zapisał się on w historii lotnictwa Związku Radzieckiego. Do lotnictwa skierował go Komsomoł. Jakow Forostenko znalazł wtedy cel swojego życia — służba Związkowi Radzieckiemu i Radzieckiemu Lotnictwu. Pracował wytrwale. Był jednym z pierwszych, którzy ukończyli Centralną Szkołę Osoawiachimu; potem pracował jako instruktor.

W latach wojny wyszkolił 150 pilotów bojowych. Po wojnie rozpoczął pracę w Centralnym Aeroklubie im. Czkałowa.

Mistrzowsko prowadzi Forostenko zbiorową akrobację. Na tegorocznym święcie lotnictwa prowadził grupę 24 maszyn.

Za wybitne zasługi położone dla lotnictwa Związku Radzieckiego Forostenko odznaczony został orderem „Czerwonej Gwiazdy“ i medalem „Za bojowe zasługi“.

*

W przededniu rekordowego lotu na trasie Moskwa — Smoleńsk — Orzeł — Moskwa, komisarze sportowi zgodnie z przepisami FAI zważyli samolot, zaplombowali zbiorniki z benzyną i zamontowali dwa barografy, z których jeden zapisuje czas lotu, a drugi wysokość nad punktami kontrolnymi.

Dzień 6 października 1949 r. Zbliża się pora odlotu komisarzy sportowych na punkty kontrolne. Po uzgodnieniu chronometrów z chronometrem głównego komisarza sportowego i chronometrem pilota Forostenki, S. Muszenko odlatuje do Smoleńska, a I. Korotuwow do Orła.

... 13.50... Pilot przygotowuje się do lotu. Zakłada okulary, przypina spadochron i sadowi się w kabinie. Główny komisarz sportowy wręcza Forostence dziennik pokładowy. Po chwili maszyna na wolnych obrotach podkołowuje na linię startu.

... 14.04... Podniesiona chorągiewka startera opada płynnym ruchem w dół. Jednocześnie silnik „Jaka-18“ zwiększa obroty.. .pełny gaz. Maszyna drgnęła i potoczyła się zwiększając szybkość. Kilkadziesiąt metrów rozbiegu i Jak-18 płynnie wychodzi w powietrze. Krąg nad lotniskiem, nalot na punkt kontrolny i kurs na zachód...

Jeszcze parę minut i sylwetka samolotu rozpłynęła się na horyzoncie w jasnych obłokach.

... 16.32... Na horyzoncie ukazuje się punkcik. Z dala dochodzi szum silnika. Po chwili można już rozpoznać znajomą sylwetkę. Samolot rośnie w oczach.

...16.35.07... **Jak-18 pilotowany przez Jakowa Forostenkę wylądował na lotnisku Tuszyno pod Moskwą po przebyciu trasy 1.000 km ze średnią szybkością 220 km godz.** Poprzedni lot Forostenki na takiej samej trasie dał w wyniku średnią szybkość 210 km/godz.

Wynik został poprawiony, ale to nie koniec .Radzieccy ludzie po wkroczeniu na wytkniętą drogę kroczą po niej wytrwale i nie prędko zadowolą się osiągniętymi wynikami, gdyż ich hasłem jest: latać szybciej, lepiej i wyżej.

A. F.

Z ŻYCIA STALINOWSKICH SOKOŁÓW

Sierżant Zacharczenko otrzymał po raz drugi nagrodę Dowództwa Radzieckich Sił Powietrznych za osiągnięcia w dziedzinie oszczędności paliwa lotniczego. Ostatnio załoga sierżanta Zacharczenki zaoszczędziła w ciągu jednego miesiąca 1 200 kg paliwa

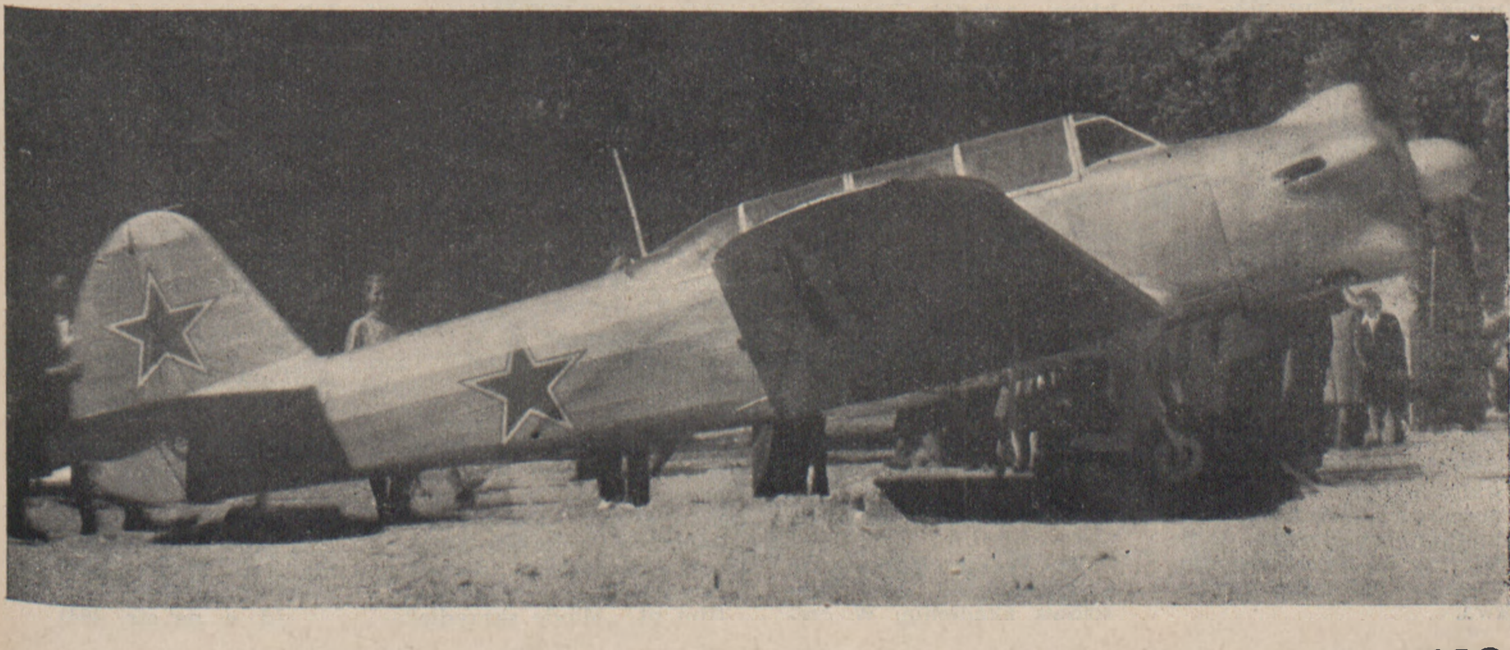
W N-tej **jednostce lotniczej** urządzony został konkurs na najlepszego radiotelegrafistę jednostki. Pierwsze miejsce zdobył Genadii Żużłow, który pobił swój zeszłoroczny rekord o 43 znaki na minutę.

Grigoryj Jefimow, komsomolec — radiomechanik jednej z jednostek lotniczych odznaczony został listem pochwalnym i premią przez Zarząd Polityczny Wojsk Lotniczych za poważne ulepszenia racjonalizatorskie w zakresie konstrukcji pokładowych urządzeń radiofonicznych.

Lejtenant Gałaczywadze zdobył mistrzostwo ałtajskiego okręgu wojskowego w skoku w dal, uzyskując 698 cm. Gałaczywadze jest pilotem myśliwskim i brał udział w Wielkiej Wojnie w obronie Ojczyzny.

W jednym z miast obwodu krasnodarskiego piloci miejscowego garnizonu lotniczego urządzili dla mieszkańców pokazy wyższego pilotażu na maszynach myśliwskich. Pokazom przyglądały się wielotysięczne tłumy mieszkańców miasta.

Na samolocie tego typu (Jak-18) ustalił Jakow Forostenko nowy rekord szybkości. Foto: WAF



ECHA OBCHODU ŚWIĘTA LOTNICTWA W KRAJU

PRZEMYŚL

Z okazji Święta Lotnictwa odbyła się na rynku w Przemyślu wielka manifestacja, w której liczny udział wzięło miejscowe społeczeństwo. Po obszernym referacie, który wygłosił ob. Dańko ludzie pracy żywiołowo manifestowali na cześć Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Podobne obchody miały miejsce również w innych miejscowościach w powiecie.

KWIDZYŃ

W dniu Święta Lotnictwa odbyła się w Kwidzyniu uroczysta akademia z udziałem przedstawicieli miejscowego społeczeństwa oraz wojska. Po referacie nastąpiła część artystyczna w wykonaniu zespołów jednostki wojskowej oraz Domu Dziecka. Program obchodu Święta Lotnictwa uzupełniły zawody sportowe.

PYSKOWICE

W przeddzień Święta Lotnictwa zorganizowano w Domu Kultury w Pyskowicach akademię, w której między innymi licznie wzięli udział robotnicy pyskowickich zakładów i młodzież. Po akademii odbył się capstrzyk.

SOPOT

Sopot rozpoczął Święto Lotnictwa akademią w klubie TPPR, po której wyświetlono film o tematyce lotniczej — wieczorem odbyła się lotnicza zabawa ludowa. W dniu 27 sierpnia br. zorganizowano w Operze Leśnej wielki koncert Filharmonii Bałtyckiej, a na stadionie miejskim pokazy modeli latających. Wieczorem tego dnia odbyła się na molo zabawa lotnicza.

RYBNIK

Z okazji Święta Lotnictwa nastąpiło w Rybniku otwarcie wystawy modeli latających wykonanych przez ZMP-owców z Rybnika i Pszowa. We wszystkich miejscowościach powiatu odbyły się okolicznościowe akademie, na których wygłaszane były referaty na temat rozwoju naszego ludowego lotnictwa.

LUBARTOWO

W Lubartowie odbyła się akademia zorganizowana przez Zarząd Oddziału Powiatowego LL, na której po przemówieniu i części artystycznej zebrani uchwalili rezolucję, potępiającą bombardowanie bezbronnej ludności Korei przez amerykańskich piratów powietrznych. W ramach obchodu Święta Lotnictwa otwarto w Lubartowie nową modelarnię, zorganizowaną przez Ligę Lotniczą i Związek Harcerstwa Polskiego.

WŁOCŁAWEK

Uroczystości związane ze Świętem Lotnictwa rozpoczęły się we Włocławku w sobotę 26 sierpnia br. złożeniem wieńców przed Pomnikiem Wdzięczności, akademią w sali Teatru Miejskiego. Po części oficjalnej akademii nastąpiły występy zespołu artystycznego Powiatowego Domu Kultury, który wystąpił z bogatym programem lotniczym. W niedzielę w godzinach popołudniowych odbyła się lotnicza zabawa ludowa oraz zawody sportowe.

PŁOCK

W przeddzień Święta Lotnictwa odbył się w Płocku capstrzyk. W niedzielę 27 sierpnia br. na stadionie zostały zorganizowane ciekawe zawody sportowe. Główną atrakcją święta były pokazy lotnicze pilotów Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej, które oglądało przeszło 6 000 osób. Wieczorem odbyła się lotnicza zabawa ludowa.

PUCK

27 sierpnia br. przed południem odbyły się w Pucku loty pasażerskie dla przodowników pracy z pobliskich majątków PGR. W południe odbyła się akademia, po której wyświetlony został film o tematyce lotniczej, następnie odbyły się zawody sportowe, a wieczorem zabawa ludowa.

CIECHOCINEK

W Parku Zdrojowym zorganizowano okolicznościową akademię. W części artystycznej wzięły udział dzieci polskie z Francji, których występy spotkały się z żywiołową owacją zebranych. Komendanci gminnych hufców SP postanowili z okazji Święta Lotnictwa zorganizować we wszystkich hufcach Koła Ligi Lotniczej.

ALEKSANDRÓW KUJAWSKI

Z okazji Święta Lotnictwa odbyła się przy licznym udziale miejscowego społeczeństwa okolicznościowa akademia. Komendanci gminnych hufców SP postanowili z okazji Święta Lotnictwa zorganizować we wszystkich hufcach Koła Ligi Lotniczej.

WĄGROWIEC

Święto Lotnictwa rozpoczęła uroczysta akademia, w czasie której wystąpił zespół świetlicowy ZMP z Wągrowca. Następnie odbył się capstrzyk. W niedzielę na stadionie zorganizowano zawody sportowe oraz pokazy modeli latających. Wieczorem nastąpiła zabawa ludowa.

SIEDLCE

Na lotnisku w Siedlcach zademonstrowano z okazji Święta Lotnictwa pokazy lotów szybowcowych, przeprowadzono loty pasażerskie oraz wieczorem lotniczą zabawę ludową. W powiecie siedleckim odbyły się we wszystkich większych ośrodkach prelekcje na temat lotnictwa i zabawy ludowe.

KOŹLE

W dniu Święta Lotnictwa Liga Lotnicza w Koźlu zorganizowała akademię, której część artystyczną wypełniły występy zespołu świetlicowego Zw. Zawodowego Transportowców. Wieczorem odbyła się zabawa ludowa.

RZESZÓW

W Święto Lotnictwa w godzinach wieczornych na Rynku ludność Rzeszowa brała udział w wielkiej manifestacji. Po przemówieniach i referacie na temat Odrodzonego Lotnictwa Polskiego wyświetlono film pt. „Młode skrzydła".

SZCZECIN

Na lotnisku w Dębiu Szczecińskim odbyły się z okazji Święta Lotnictwa pokazy lotnicze, w których wzięło udział lotnictwo wojskowe oraz lotnictwo sportowe Ligi Lotniczej. Pokazy rozpoczęli modelarze LL, następnie popisywali się lotnicy wojskowi na samolotach bombowych i myśliwskich. Piloci sportowi popisywali się na „Patyku", „Salamandrze" i „Jeżyku". Odbyły się również skoki spadochronowe, w których brał udział Mistrz Spadochronowy Wojsk Lotniczych Erwin Leśniak. Akrobacje na samolotach wykonali piloci Szczecińskiego ALL. Na zakończenie po przelocie klucza samolotów odbył się pokaz pracy samolotu sanitarnego. Uroczystość zakończyła impreza artystyczna zorganizowana przez Wydział Kultury MRN. Pokazom przyglądało się około 20 000 osób.

WROCŁAW

Na lotnisku Mały Gądów zorganizowano z okazji Święta Lotnictwa pokazy. Program pokazów obejmował loty modeli, szybowców, samolotów sportowych i wojskowych. Samoloty „CSS-13" i „Żak" wykonały szereg indywidualnych i zespołowych lotów akrobacyjnych. Lotnictwo wojskowe dało pokaz walk powietrznych oraz skoków ze spadochronem. Na zakończenie imprezy odbyły się loty pasażerskie dla przodowników pracy.

ZAMOŚĆ

Po raz pierwszy od chwili wyzwolenia mieszkańcy Zamościa oraz okoliczna ludność oglądali w dniu Święta Lotnictwa wspaniałe pokazy z udziałem lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej. Pokazy rozpoczęła trójka Ut-2, która wykonała zespołową akrobację, po czym odbyła się akrobacja na „Jaku", następnie skoki spadochronowe. Po pokazach lotnictwa wojskowego nastąpiły loty dla przodowników pracy.

Lotnictwo sportowe zademonstrowało poziom wyszkolenia pilotów LL na szybowcach i maszynach sportowych. Pokazy zakończył skok ze spadochronem pil. Zofii Wysockiej. Widzów około 5000.

(d. c. na str. 494)

18.000 m na Fali

7)

JANUSZ PRZYMANOWSKI

Chłopcy minęli jeszcze jedno piętro i wyszli na taras. Rozsiedli się wygodnie w leżakach i jakoś żaden nie miał ochoty wszczynać rozmowy.

Przyjemnie było tak siedzieć patrząc na granatowe, pokryte świerkami stoki gór, przerywane gdzieniegdzie bardziej zielonymi kępami drzew liściastych. Przyjemnie było śledzić, jak na czerwone na zachodzie niebo wpełza od wschodu chłodny, szarawy błękit i jeden po drugim ciemnieją co niższe baranki altostratusów. Tylko najwyższe, drobne z odległości chmurki jaśniały jeszcze w promieniach niewidzialnego słońca.

— Ech, dostać by się tam na „Jaskółce" — westchnął marzycielsko Janek i wszyscy bez słowa zrozumieli, że tam, to znaczy na granicę stratosfery, na wysokość ponad dziesięć tysięcy metrów.

Światowy rekord wysokości zdobyli w roku ubiegłym piloci chińscy, osiągając 15 310 m. Absolutny rekord przelotu na jednomiejscówce należał w dalszym ciągu do ZSRR. Nie tak łatwo osiągnąć 2 470 km.

— Wiesz Janek — po dłuższym milczeniu powiedział Zbyszek — ciekaw jestem jakie są perspektywy pobicia rekordu wysokości? Jak wysoko uda się szybownikom wedrzeć w niebo?

— Nie martwcie się, roboty dla was wystarczy — odezwał się nagle czyjś niski spokojny głos.

W zapadającym zmroku chłopcy nie zauważyli, że przez uchylone drzwi wszedł na taras kierownik szkoły, Mieczysław Łatyń.

— Słyszałem waszą rozmowę — mówił siadając na wolnym leżaku obok przyjaciół. — Mamy naprawde szerokie możliwości i dużo roboty przed sobą. Naturalnie dalsza wędrówka w górę odbywać się będzie przede wszystkim na fali stojącej. Ruchy falowe sięgają bardzo wysoko.

Kierownik przerwał, zapalił papierosa i po chwili ciągnął dalej:

— W ubiegłym stuleciu, w czasie potężnego wybuchu wulkanu Krakatau drobne cząsteczki popiołu i pyłu przedostały się na wysokość około 80 km. Obserwacje tych chmur pyłowych wskazują dokładnie na istnienie potężnych ruchów falowych na tej wysokości.

Znowu zapadło na chwilę milczenie.

— Nie prędko się tam dostaniemy — odezwał się Saniak.

— Sądzę, że loty na nieco mniejszej wysokości są również nie do pogardzenia — uśmiechnął się Łatyń. Tu chodzi nie tylko o wysokość. Pamiętajcie, że na 22 000 m gęstość powietrza jest mniej więcej ośmiokrotnie mniejsza. Mając 100 km/godz na szybkościomierzu lecicie względem ziemi z szybkością 800 km godz. Jeśli założymy istnienie dostatecznie silnych, dla utrzymania szybowca, prądów wznoszących, można byłoby zrobić bardzo ładne przeloty. W tym celu jednak musimy mieć maszynę o naprawdę dużej doskonałości.

Łatyń wyjął z kieszeni kredę i począł kreślić na tablicy przygotowanej do odprawy. Na czarnym jej tle zostawał niebieskawy, błyszczący fosforycznym blaskiem ślad.

— Wyobraźcie sobie, że grubo nakreślone linie oznaczają nośną część fali. Jeśli osiągniecie jej szczyt na szybowcu o zbyt małej doskonałości, nie potraficie się zaczepić o następną, wyższą falę — nakreślił cienką, kreskowaną linię opadającą skośnie w dół. Jeśli jednak doskonałość będzie dostatecznie duża, szybowiec wasz osiągnie dolną część wyższej partii noszącej i będzie mógł wyjść wyżej, by powtórzyć znowu ten sam manewr — ciągła linia oznaczająca tor lotu drugiego szybowca powędrowała ostro w górę.

— Nie mamy jednak takiej maszyny — powiedział Janek.

— Tymczasem nie, ale kto wie, czy jeszcze w tym sezonie. — na schodach rozległy się kroki grupy pilotów. — Przypomnijcie mi rano, to pokażę wam coś naprawdę ciekawego.



Na taras weszło jeszcze pięciu wyznaczonych na dzisiejszą noc pilotów.

Zaczęła się odprawa przed lotami.

Dwadzieścia minut później zapaliły się różnobarwne ognie orientacyjne na okolicznych szczytach, zamigały sygnały świetlne i ruszył silnik elektrycznej wyciągarki.

Wysoko, na przeszło tysiąc metrów nad szczyt Żaru wyszedł pierwszy szybowiec.

* * *

Bezpośrednio po śniadaniu całą trójką zameldowali się do Łatynia.

— Pilnujecie, bym spełnił obietnicę — uśmiechnął się. — No, to w takim razie jedziemy na lotnisko.

Wskoczyli na pusty wagonik kolejki linowej i ruszyli w dół. Ranek był świeży i rześki, chciało się śpiewać i śmiać. Zbyszek zanucił.

— Naprzód młodzieży świata,
dziś braterski połączył nas marsz...

Podchwycili i z całą siłą młodych gardeł i piersi rzucili w dolinę wezwanie:

- Groźne przeminą lata
Hej, kto młody, pójdź z nami i walcz!

Śpiewali zgodnie, mocno i z zapałem, aż mechanik smarujący rolki podtrzymujące linę pomachał im ręką i podchwycił basem:

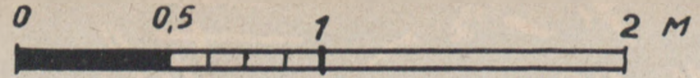
...wolny śpiew, wolny śpiew...

Gdy zeskoczyli z wagonika i poszli skrajem lotniska zza przełęczy spłynął na zredukowanym gazie „Zuch" i zgrabnie wylądował tuż przy wyłożonej literze T.

— Gorecz przyleciał z Warcic. Odbierał z remontu aparaty tlenowe — wyjaśnił Łatyń.

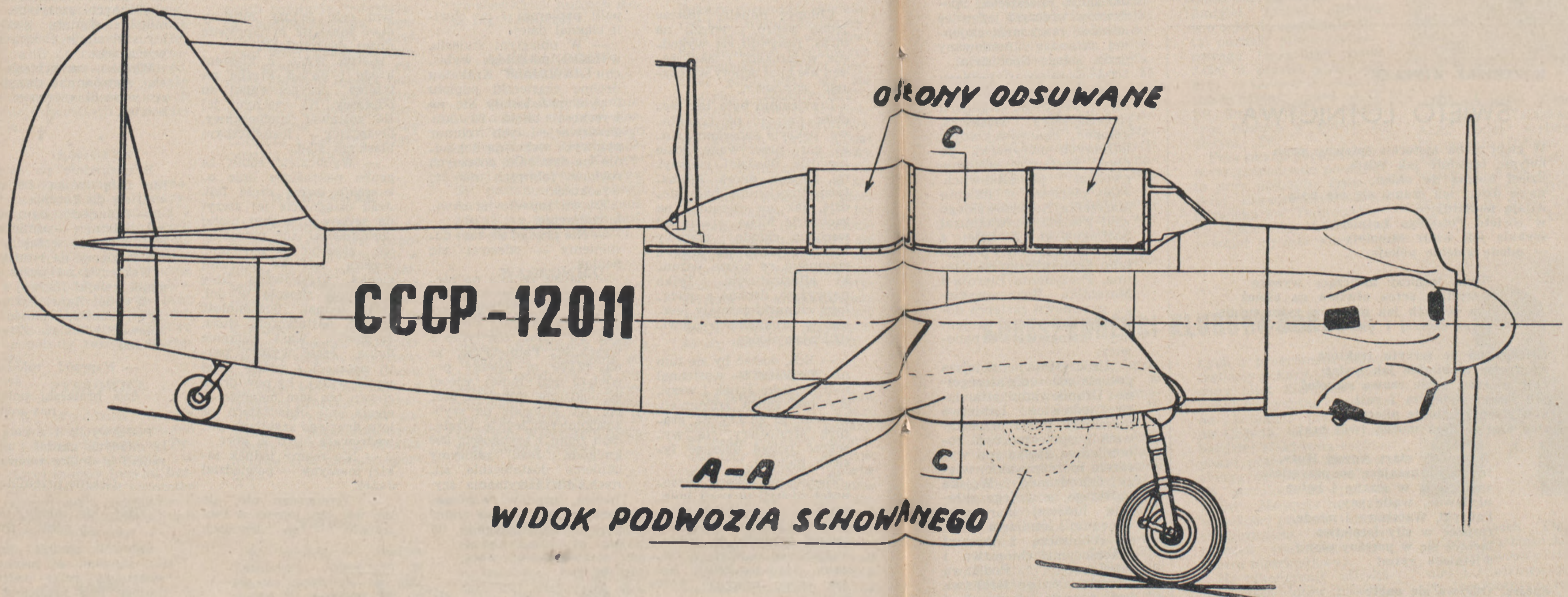
Z maszyny, z drugiego siedzenia wyskoczyła jakaś postać w kombinezonie i podtrzymując kołującego „Zucha" za skrzydło, prowadziła go do hangaru. Spod pilotki widać było długie, falujące się blond włosy.

— Ale kogóż to Jerzy przywiózł pomyślał głośno kierownik. Cóż to za niespodziewana i kobieca wizyta? — zwrócił się do chłopców. (dcn)



SKALA

JAK-18 samolot szkolno-treningowy silnik M-11 fr 160 km



KOLEKCJA modeli redukcyjnych oraz ilość planów szybko rośnie. Ambicją naszego pisma jest podawanie tych planów w jak najdokładniejszej postaci, odtwarzającej rzeczywisty wygląd danego samolotu. W bieżącym numerze podajemy jako pierwsi z całej prasy lotniczej na świecie plan samolotu szkolno-treningowego konstrukcji radzieckiej, a opracowanego przez słynnego inżyniera Jakowlewa, twórcę szeregu doskonałych maszyn tak bojowych, jak i sportowych.

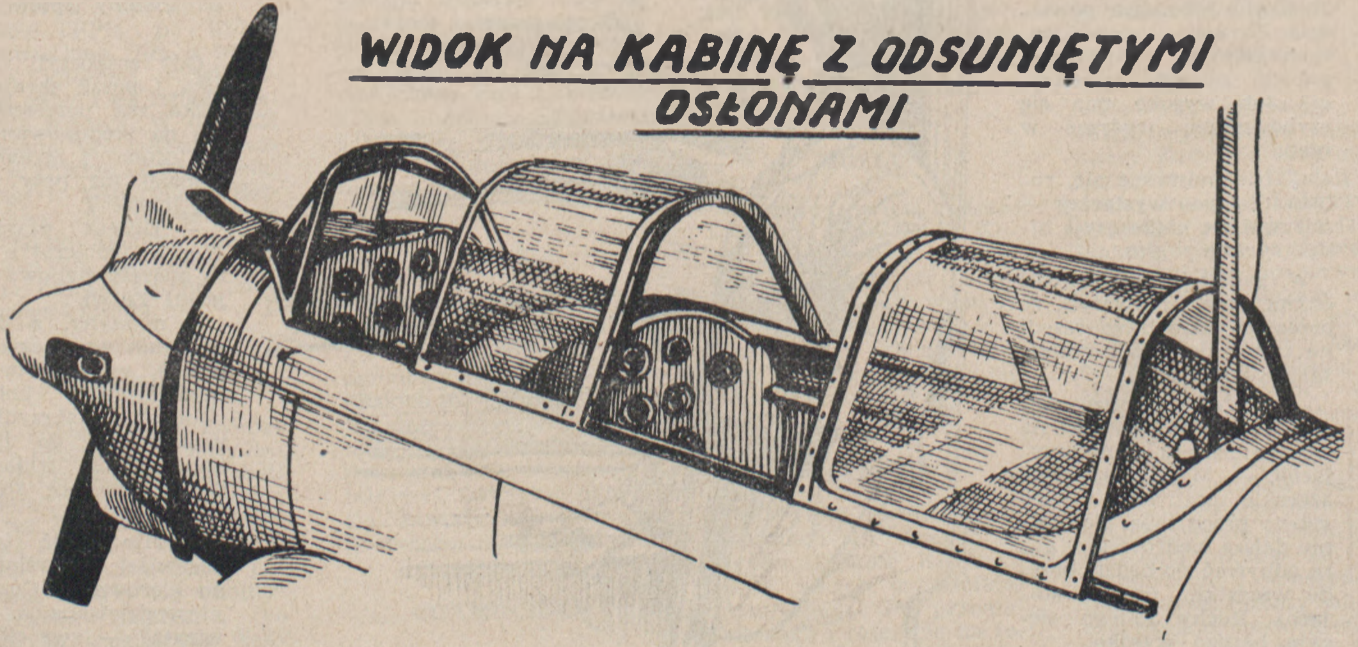
Pierwszą znajomość z samolotem Jak-18 zawiązaliśmy jeszcze w roku 1948, gdy był wówczas jednym z wielu eksponatów radzieckich na Międzynarodowych Targach w Poznaniu. Czytelników, których interesują bliższe szczegóły tej maszyny odsyłamy do Nr 22 (102) SiM-u z roku 1948.

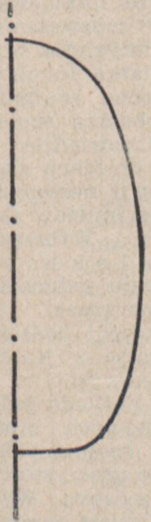
Plan modelu w trzech zasadniczych rzutach uzupełniono rysunkami perspektywicznymi, które powinny ułatwić wykończenie modelu. Oryginalny kolor samolotu — błyszczące aluminium, gdyż z tego metalu wykonany jest samolot, za wyjątkiem pokrycia płata i stateczników.

P. E.

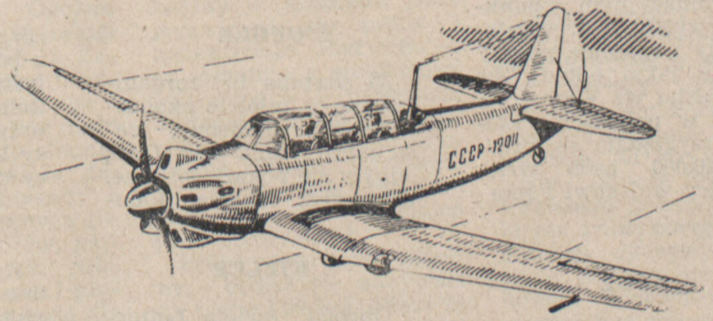
Rysunki opracował:
FELIKS PAWŁOWICZ
Skala 1 : 50

WIDOK NA KABINĘ Z ODSUNIĘTYMI OSŁONAMI





C-C



ECHA OBCHODU ŚWIĘTA LOTNICTWA W KRAJU

ELBLĄG

Święto Lotnictwa w Elblągu rozpoczęły zawody sportowe. Kulminacyjnym punktem obchodu były pokazy lotnicze, w których wzięło udział lotnictwo wojskowe. Na zakończenie pokazów odbyły się loty pasażerskie dla przodowników pracy, a wieczorem lotnicza zabawa ludowa. Ponad 35 000 mieszkańców Elbląga oklaskiwało dzielnych lotników.

GDAŃSK — GDYNIA

Tegoroczne Święto Lotnictwa obchodzone było na wybrzeżu niezwykle uroczyście. Poprzedziło je otwarcie dobrze zorganizowanej wystawy lotniczej na placu przed Dworcem Głównym, która następnie przeniesiona została do Gdyni na Skwer Kościuszki. Z innych imprez należy wymienić akademię w Domu Kultury w Gdańsku pod hasłem „Lotnictwo przodownikom pracy“ w czasie której występował między innymi zespół artystyczny OSL. Sportowcy wybrzeża, którzy rozegrali na stadionie miejskim w Gdyni mecz piłki nożnej, przeznaczyli dochód z tych zawodów na budowę Domu Lotnika w Warszawie. Okolicznościowa akademia w Gdyni odbyła się w kinie „Warszawa“. Wieczorem w przeddzień Święta zorganizowano w Gdyni capstrzyk oraz zabawę ludową. Na pogadankach w instytucjach i zakładach pracy mieszkańcy Gdańska i Gdyni zapoznali się z naszym ludowym lotnictwem. Pomyślano również o książkach o tematyce lotniczej, które można było kupić na zorganizowanych przez Dom Książki kiermaszach i loteriach.

Kulminacyjnym punktem wszystkich uroczystości były wspaniałe pokazy lotnicze jakie odbyły się na lotnisku we Wrzeszczu. Udział w pokazach, którym przyglądało się przeszło 40.000 osób wzięli lotnicy wojskowi i sportowi.

ŁÓDŹ

Z okazji Święta Lotnictwa nastąpiły w Lublinku pokazy lotnicze, w których wzięli udział lotnicy wojskowi oraz piloci Ligi Lotniczej. Około 100.000 osób gorąco oklaskiwało ewolucje pilotów naszego ludowego lotnictwa. Na zakończenie pokazów odbyły się loty pasażerskie dla przodowników pracy.

ludowa. W niedzielę 27 sierpnia odbyły się na lotnisku w Masłowie efektowne pokazy lotnicze.

TORUŃ

W sobotę 26 sierpnia br. w godzinach wieczornych zorganizowano akademię z bogatym programem artystycznym w sali Domu Żołnierza. W niedzielę odbyły się na lotnisku pokazy lotnictwa wojskowego i cywilnego.

KAZIMIERZ WINKLER

ŚWIĘTO LOTNICTWA

W głębi nieba motorów śpiewny szum
kołysze łagodnie jak Wisła,
dzieci biegną do okien,
nasze dzieci ich szumu się nie boją,
witają nadlatujące
w Święto Polskiego Lotnictwa
szybkie jak wiatr samoloty
— młode gołębie pokoju.

Klucz lotniczy mruczący wysoko
wszystkie serca otwiera na oścież
i w sercach jak motorów rytm rośnie
coraz szerzej i mocniej: POKÓJ!

Dziewczyno ze szczytu traktora,
spojrzenie niebieskie jak kwiat
rzuć w górę, gdzie czuwa samolot
nad lasem zielonym i rolą,
a w ciasnej kabinie pilota
ster ujął w dłoń mocną twój brat.

Wspaniały start Nowej Huty,
traktory ruszające w przyszłość
zamieniają w ziarno i beton
niedawne, wątłe sny,
Fabryki, Warszawa i młode,
rosnące w siły lotnictwo
łączące się w potężny planu
6-letniego rytm!

Spójrz! Odrywa się nagle
z grupy dudniących eskadr
i wspina coraz wyżej
po słońca płomiennym stoku,
na nieba ekranie błękitnym
samolot mały jak kreska
pisze warkoczem dymu
najdroższe słowo: POKÓJ!

(„Żołnierz wolności“ nr 29
z dnia 20 sierpnia 1950 r.)

OPOLE

26 sierpnia br. zorganizowano w mieście okolicznościową akademię, następnego dnia nad Odrą odbyły się pokazy lotnicze, wieczorem zabawa ludowa.

KIELCE

Obchód Święta Lotnictwa poprzedzony został capstrzykiem i akademią w parku miejskim, po której nastąpiła lotnicza zabawa

CZĘSTOCHOWA

Z okazji Święta Lotnictwa miały miejsce na lotnisku w Kucelinie pokazy lotnicze, loty propagandowe dla przodowników pracy oraz lotnicza zabawa ludowa.

ROBOTNICZY ŚLĄSK — LOTNIKOM

Społeczeństwo Wybrzeża w dniu Święta Lotnictwa 27 sierpnia br. było świadkiem podniosłych uroczystości. Przybyła z Katowic delegacja Spółdzielni Spożywców wręczyła jednostce lotniczej marynarki wojennej sztandar ufundowany przez załogę Spółdzielni.

Po odczytaniu rozkazu dziennego nastąpiło uroczyste wręczenie sztandaru społeczeństwa śląskiego, kompanii honorowej wojsk lotniczych marynarki, po czym nastąpiło wbijanie gwoździ pamiątkowych. Jako pierwszy w imieniu Marszałka Rokossowskiego wbił gwóźdź kontradmirał Szelingowski. Z kolei z trybuny ozdobionej portretami Generalissimusa Stalina, Prezydenta Bieruta i Marszałka Rokossowskiego, przemówił zastępca dowódcy marynarki wojennej, komandor Urbanowicz:

„Uroczystość dzisiejsza posiada znaczenie szczególne. Ufundowanie sztandaru jednostce lotnictwa morskiego przez przedstawicieli społeczeństwa robotniczego Śląska jest wyrazem nierozerwalnej więzi Odrodzonego Wojska Polskiego, a w jego składzie ludowej marynarki wojennej i lotnictwa z klasą robotniczą i masami pracującymi chłopstwa i inteligencji. Podstawą wzrostu naszego lotnictwa jest rozwój przemysłu i praca klasy robotniczej, z której wyrastają najlepsze kadry sił obronnych.

Dziękując za ufundowany sztandar, zapewniamy, że ludowa marynarka wojenna, marynarka robotników i chłopów, zaufania jakim nas obdarza społeczeństwo nie zawiedzie“.

W imieniu delegacji śląskiej przemówił następnie ob. Jagosz, w imieniu zaś społeczeństwa Wybrzeża ob. C y b u l s k i, po czym w imieniu jednostki lotnictwa marynarki w krótkich słowach podziękował delegacji z Katowic kpt. Rutkowski.

Imponującą defiladą jednostek wojskowych oraz organizacji społecznych, zakończyła się uroczystość, którą społeczeństwo Wybrzeża długo będzie pamiętać.

W godzinach popołudniowych odbyły się wspaniałe pokazy lotnicze. *(k).*

AEROKLUBY LL

33 (kcn)

Dwudziesta druga Ostrowska Eskadra Sześciolatki nadesłała sprawozdanie dotyczące wykonania podjętych zobowiązań długofalowych (patrz SiM nr 31 (215), z br.). I tak: do dnia 1 sierpnia br. piloci Eskadry wykonali 2 przeloty ponad 300 km, co stanowi 33,2% zaplanowanych warunków do złotej odznaki szybowcowej. Poza tym przeprowadzono 2 godziny wykładów na tematy polityczne oraz 3 godziny wykładów z meteorologii.

Ostatnio nadszedł z Ostrowia meldunek, że pilot tamtejszej Eskadry Antoni Śmigiel zdobył obydwa warunki do uzyskania złotej odznaki pilota szybowcowego (wysokość ponad 3 000 m, przelot ponad 300 km). O ile wynik zostanie zatwierdzony przez ARP pil. Śmigiel będzie czwartym pilotem w Polsce ze złotym „D".

Przy okazji podajemy, że przez przeoczenie pominięto przy podaniu Ostrowskiej Eskadry Sześciolatki nazwisko kol. Dąbrowskiego Leonarda, który jest również jej członkiem.



Pil. Andrzej Ziemiński — członek Warszawskiego ALL, pilot szybowcowy IV stopnia. Członek ZMP. Ma na swym koncie przewyższenie 3 350 m (warunek do złotego „D") oraz szybkość po trasie trójkątnej 100 km — 53 km/godz.



Pil. Andrzej Abłamowicz — członek Warszawskiego ALL, pilot szybowcowy (IV stopnia) i silnikowy. Na Święcie Lotnictwa w Warszawie latał na „Muszeter".

KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

Państwowe Gospodarstwo Rolne Bielice leży w odległości ośmiu kilometrów od Sochaczewa. W niedzielę 27 sierpnia br. w Bielicach zbiegły się dwie uroczystości — Święto Lotnictwa, na które przylecieli piloci Warszawskiego ALL oraz huczne dożynki. Na tę uroczystość przybyli chłopi z okolicznych wsi, a wśród nich członkowie Rolniczych Spółdzielni Produkcyjnych z Biskupiej Wólki i Mizerkowa. Na rozległej polanie tłum ludzi oczekiwał na przybycie naszych samolotów. A kiedy te wyłoniły się zza lasu, owacjom nie było końca. Serdeczne powitanie trwało krótko.

Po zaznajomieniu zebranych z programem rozpoczęliśmy pokazy. Jako pierwszy pilot Ziemiński wykonał precyzyjne ewolucje na „Jeżyku", potem loty na CSS-13, następnie najbardziej efektowna część— pokaz pracy pil. Malinowskiego na „opylaczce", tj. na samolocie do opylania lasów. Maszyna na małej wysokości przeszła tuż nad publicznością rozsypując proszek (naturalnie tym razem nieszkodliwy).

Na zakończenie odbyliśmy kilka lotów pasażerskich z miejscowymi przodownikami pracy.

Nikt nie przypuszczał, że dożynki będą tak urozmaicone, toteż z głęboką wdzięcznością żegnali nas miejscowi chłopi. **(an)**



Pil. Jacek Figwer — członek Śląskiego ALL, pilot szybowcowy (IV stopnia) i silnikowy. Zwycięzca tegorocznych Regionalnych Zawodów Lotniczych. Na Święcie Lotnictwa w Warszawie leciał w szyku tworzącym słowo „Pokój" — w literze „K" oraz w grupie maszyn holujących szybowce.



Pil. Zdzisław Przyjemski — członek Kujawskiego ALL, pilot szybowcowy IV stopnia. Członek ZMP. ma na swym koncie 10 przewyższeń ponad 1 500 m, jedno ponad 3 300 m i czas lotu 21 godzin i 40 minut. W czasie Święta Lotnictwa w Warszawie latał na „Sępie".

Wszystkie zdjęcia LL

XI KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

„Zarząd Główny Ligi Lotniczej organizuje w terminie od 30.IX do 3.X.1950 roku sportowe zawody lotnicze". Tak głosi regulamin XI Krajowych Zawodów Lotniczych. A oto garść informacji:

Zawody te będą zorganizowane w Inowrocławiu i wezmą w nich udział wszystkie Aerokluby LL, oprócz Radomskiego, Grudziądzkiego, Rzeszowskiego, Mieleckiego, Podkarpackiego, Słupskiego, Gdańskiego, Szczecińskiego i Jeleniogórskiego, które za przekroczenie dyscypliny lotniczej do zawodów nie zostały dopuszczone. Ogółem będą startowały 32 załogi na samolotach CSS-13. Zawodnicy muszą mieć licencje pilota turystycznego I klasy. Nawigator nie może posiadać wyższego stopnia wyszkolenia od pilota. Załogi będą się składały z najbardziej aktywnych pilotów i nawigatorów, najlepiej wyszkolonych politycznie, teoretycznie i praktycznie. Zawody będą dla nich ciężką próbą i chcąc zdobyć pierwsze miejsce trzeba będzie się solidnie napracować.

Zajrzyjmy teraz do regulaminu i zobaczmy jakie przewiduje się próby i konkurencje. Pierwsza — to egzamin z wiadomości politycznych i nawigacji, następnie próba zakotwiczenia samolotu, uruchomienia silnika, lot okrężny, lądowanie w otwartym prostokącie itp. Wszystkich prób będzie sześć.

Próba czwarta, lot okrężny, będzie się odbywała na trasie 700 km. Trasa ta podzielona została na trzy etapy: Inowrocław — Białystok — Olsztyn — Inowrocław. Próba będzie trwała dwa dni i na poszczególnych etapach piloci będą musieli wykonać szereg różnorodnych zadań. Regulamin zawodów jest surowy. Punktacja bardzo szczegółowa, a wymagania stawiane załogom wysokie. XI Krajowe Zawody Lotnicze będą sprawdzianem poziomu wyrobienia politycznego i wiadomości fachowych polskich pilotów, będą egzaminem sprawności technicznej naszych maszyn.

T. K.

SKRZYNKA TECHNICZNA

Na samym wstępie musimy sprostować maleńkie nieporozumienie. Kto uważnie przeczytał w numerze 33 odpowiedzi „Skrzynki technicznej", ten spostrzegł, że pytanie nr 8 brzmiało: „Ile kilometrów powinna mieć linia konturowa...", a nie „Ile milimetrów..." Niektórzy Simkarze, zwłaszcza zaś kol. „Odrzutowiec" z Częstochowy zarzucili nas listami, że to pomyłka, że oni chcą sprostowania i w ogóle zrobiła się wielka burza, ku zmartwieniu całej redakcji.

Istotnie, był to błąd korektorski. Ale — kolego „Odrzutowcu" — czy nie można przypadkiem wyrazić grubości linii w kilometrach? Czy równania 0,8 mm = 0,000 000 8 km nie uważacie za słuszne? Cieszy nas, że czytacie dokładnie SiM, ale to stara lotnicza zasada: dwa razy pomyśleć, zanim się coś zrobi, czy napisze.

Przejdźmy do odpowiedzi. Kol. **Jerzy Skowyra z Wrocławia** zapytuje nas, czym wytłumaczyć wycie silnika samolotu myśliwskiego przy nurkowaniu.

Sprawa jest zasadniczo prosta. Tłokowy silnik lotniczy przystosowany jest do trzech rodzajów mocy: do maksymalnej, startowej i przelotowej. Jego konstrukcja obliczona jest zasadniczo na moc przelotową, to też na mocy maksymalnej może pracować tylko 5 minut, a na mocy startowej — 1 minutę podczas jednego lotu. Jeżeli przekroczymy określone okresy pracy (zresztą różne dla różnych silników), silnik się „zaciera", tzn. na skutek niedostatecznego chłodzenia ulegają zniszczeniu najszybciej poruszające się części. Podczas wyrywania z najniższego punktu toru, pilot otwiera całą przepustnicę w gaźniku (ale ostrożnie, bo silnik może się zadławić) skutkiem czego silnik pracuje na najwyższych obrotach, dając moc startową. Jeżeli dodamy do tego bardzo wysokie obroty sprężarki i świst „połykanego" przez nią powietrza oraz szum warstw powietrza rozcinanych skrzydłami samolotu — zrozumiemy skąd pochodzi wycie nurkującego myśliwca. Warto dodać, że podczas II-ej wojny światowej stosowano specjalne syreny, które powiększały jeszcze to wycie, działając w ten sposób denerwująco na żołnierzy nieprzyjaciela.

inż. Tłoczek

CO, GDZIE, KIEDY?

W CSIS szkoli się dwóch pilotów bułgarskich — Jordan Erew i Georgi Jankow. Piloci ci pobili na terenie Polski szereg bułgarskich rekordów szybowcowych. Dnia 17 maja br. wykonali na dwóch szybowcach typu „Jeżyk" przelot docelowy z Lisich Kątów do Gdańska długości 90 km. Lotem tym pobili oni bułgarski rekord przelotu docelowego. W niedługi czas później pilot Jankow pobił na Żarze rekord długotrwałości lotu czasem 8 godz 38 min. Piloci bułgarscy zdobyli także bułgarski rekord przelotu na szybowcu dwumiejscowym lotem na szybowcu „Żuraw" na odległość 77 km.

×

W Dzierżanowie w Domu Kultury odbyła się, zorganizowana przez Ligę Lotniczą, akademia. Na akademii tej piloci sportowi uchwalili rezolucję, w której potępiają zbrodnicze naloty Amerykanów na Koreę. Oprócz tego rezolucja wzywa do przekraczania planu lotów, podniesienia poziomu wyszkolenia, wzmożenia akcji propagandowej lotnictwa. Piloci sportowi podkreślają w rezolucji swą niezłomną wolę walki o pokój.

W rezolucji czytamy — „Lotnictwo nasze wyrosło z ludu niezłomnie służy sprawie ludu. Nigdy nie stanie się ono narzędziem agresji, narzędziem wojny zaborczej. Ludowi Lotnicy kroczyć będą w pierwszych szeregach niezwyciężonego obozu pokoju".

×

Aeroklub Warszawski w miesiącu odbudowy stolicy zaofiarował zorganizowanie 40 lotów pasażerskich nad Warszawą. Dochód z lotów przeznaczony jest całkowicie na SFOS. Cena jednego biletu wynosi 1000 zł.

*

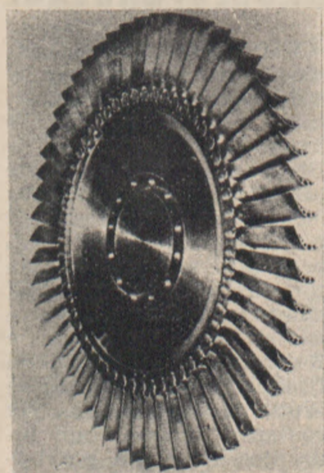
Powiatowy Zarząd Ligi Lotniczej w Zamościu zorganizował na początku września br. teoretyczne kursy szybowcowe i spadochronowe. Kursy te zapoznają szerokie rzesze społeczeństwa z zagadnieniami szybownictwa i spadochroniarstwa. Zakończenie kursów nastąpi z końcem bieżącego roku. Ponadto z dniem 15 września Powiatowy Oddział Ligi Lotniczej otworzył własną modelarnię.

WARTO O TYM WIEDZIEĆ

Wiele bezsennych nocy spędzili konstruktorzy nad rozwiązaniem dręczącego ich problemu: gdzie schować podwozie w ultraszybkim myśliwcu odrzutowym? Skrzydła są przecież za cienkie, a koła za grube. W kadłubie miejsca jest wprawdzie pod dostatkiem, ale znowu przy lądowaniu z dużą szybkością samolot musi być bardzo stateczny. Same trudności! Konstruktorzy wybrnęli z nich w bardzo dowcipny sposób: zbudowali tak cienkie koło, że mieści się bez kłopotu w skrzydle. Szerokość koła wynosi zaledwie 115 mm!



Samochód czy samolot? Jedno i drugie. Ten pojazd, skonstruowany przez pewnego włoskiego inżyniera, nazwany został przez mieszkańców Rzymu „zabawką dla milionerów". I słusznie; poza ogromnymi kosztami produkcji i utrzymania tego „dziwa", nie daje ono właściwie żadnych korzyści praktycznych. Skrzydła, które na zdjęciu są złożone i odsunięte do tyłu, przed lotem wysuwają się do przodu. Jednakże wytrzymałość całej konstrukcji jest dość mała, skutkiem czego nie rozwija ona pożądanej szybkości.



A oto turbina silnika odrzutowego. Jest to po prostu tarcza z bardzo wytrzymałej stali, na obwodzie której (tarczy, a nie stali!) zamocowany jest rząd łopatek. Gorące spaliny uderzają w te łopatki, obracając tarczą z ogromną szybkością, a ruch przekazywany jest następnie na wał i sprężarkę. Dotychczas łopatki wykonywano z najwytrzymalszych stali, ale okazało się, że i ona nie wytrzymuje tak wysokich temperatur. Czy wiecie z czego budują je obecnie? Z porcelany! Oczywiście nie z takiej, która służy do wyrobu filiżanek, ale ze specjalnych materiałów ceramicznych, odpornych na wysokie temperatury i siły odśrodkowe, sięgające kilkudziesięciu ton!

AUTOROTACJA ZNACZY SAMOOBRÓT

Inż. ZDZISŁAW BRODZKI

Skrzydło płatowca w czasie korkociągu znajduje się pod działaniem autorotacji...

Łopatka wiropłata kręci się pod wpływem autorotacji... Jak się to „robi", że samolot... że łopatka kręci się sama? — Wszystko to nie jest wcale trudne do zrozumienia — jak zresztą przekonacie się o tym sami, drodzy Czytelnicy.

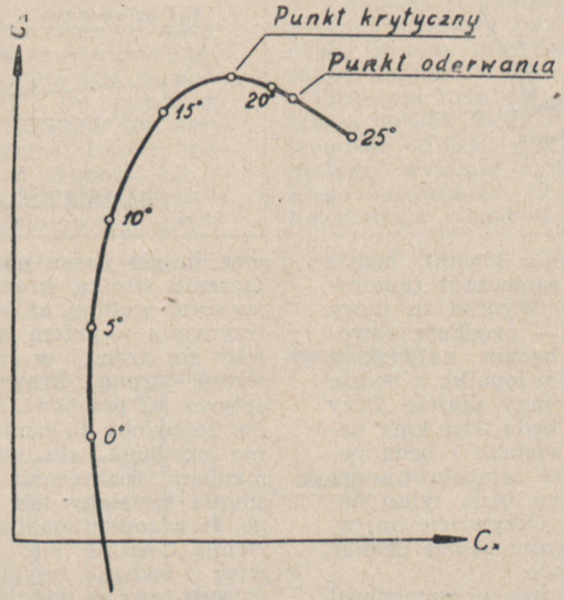
Przypomnijmy sobie krzywą biegunowa — wyraża ona zależność współczynnika wyporu i oporu przy zmianie kąta natarcia profilu. Widzimy, że początkowo ze wzrostem kąta natarcia wzrasta współczynnik wyporu i rośnie współczynnik oporu (rys. 1), jednak przy pewnym dość dużym kącie natarcia wypór zaczyna maleć, a opór rośnie gwałtownie. Dzieje się to dlatego, że strugi „odrywają się" od profilu (rys. 2), za profilem powstają zawirowania zwiększające opór i psujące wypór. Wobec tego samolot, którego kąt natarcia będzie wzrastał — będzie coraz to zwiększał swoją siłę nośną — ale gdy dojdzie do pewnego kąta zacznie „przepadać", a dalsze zwiększanie kata natarcia (zadzieranie łba do góry) pogorszy tylko sytuację. Opór wzrośnie, czyli zmaleje prędkość samolotu. Gdy pilot prędko „odda" drążek, czyli pochyli samolot „łbem" na dół wszystko się poprawi. Co się jednak stanie, gdy drążek będzie nadal „ściągnięty" i co gorsza samolot będzie w lekkim skręcie?

Oderwanie strug powietrza nastąpi wtedy na końcu jednego ze skrzydeł prędzej niż na drugim. Wtedy nastąpi korkociąg.

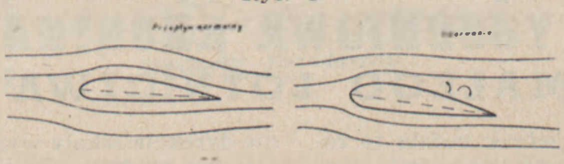
Skrzydło, na którym najpierw oderwały się strugi ma większy opór — samolot zacznie się kręcić wokół osi pionowej. Poza tym nagły spadek wyporu spowoduje kręcenie się wokół osi podłużnej.

Zobaczmy teraz na rysunku jak wygląda sytuacja: samolot znajduje się na dużych kątach natarcia, zaczyna się kręcić wokół osi podłużnej i wokół osi pionowej (rys. 3). Na jego skrzydle lewym (patrząc od strony pilota) powyżej kąta krytycznego — ma duży opór a mały wypór. Powoduje to utrzymanie ruchu obrotowego samolotu wraz z opadaniem. W ten sposób powstaje korkociąg.

Rozróżniamy korkociag stromy, gdy łeb samolotu



Rys. 1



Rys. 2

dnoszącym się do góry, kąt natarcia względem strumienia powietrza zmaleje, czyli wróci do odcinka biegunowej gdzie wypór będzie większy, a opór mniejszy (nie zapominajmy, że cała historia zaczęła się na odcinku, gdzie opór rośnie, a wypór opada). Prawe skrzydło natomiast zostaje w obszarze silnie pochylony jest w dół; przy korkociągu płaskim samolot jest znacznie mniej pochylony, kręci się natomiast w koło znacznie szybciej.

Zależnie od typu samolotu, będzie on łatwiej lub trudniej wchodził w korkociąg — tak samo łatwiej lub trudniej będzie go wyprowadzić.

Wróćmy jednak do samego zjawiska samoobrotu — widzimy, że trzeba tylko zacząć, a potem skrzydło i cały płatowiec będą się kręcić same. Oczywiście w większości nowoczesnych samolotów, gdy samolot nabierze prędkości, przy sterach w położeniu neutralnym — wyjdzie on sam z korkociągu.

Jak teraz wytłumaczyć zjawisko samoobrotu śmigła nośnego (rotora) wiropłata i na czym ono właściwie polega? Pokaże nam to proste doświadczenie: bierzemy płaską listewkę i zamocujemy ją w środku na obrotowej osi, „zakręcimy" ją tak, aby kręciła się dosyć szybko. Następnie umieścimy ją w strumieniu powietrza wiejącego równolegle do osi obrotu. Co się okaże?

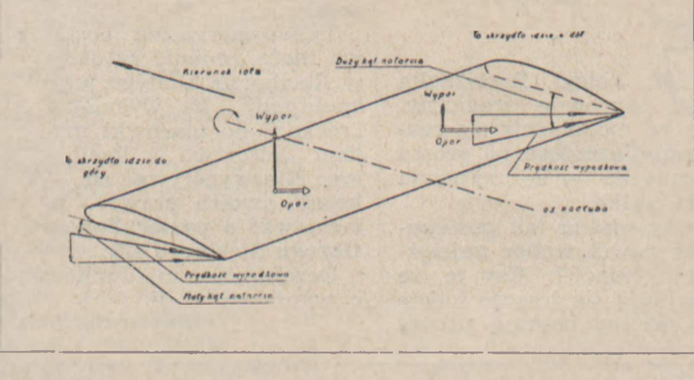
Otóż listewka nie zatrzyma się, ale będzie się kręcić, dalej z niezmienną szybkością.

Czytelników, którzy chcą to doświadczenie zrobić, muszę ostrzec, że... im się pewnie nie uda. Trzeba bowiem, aby listewka była na dobrym łożysku, aby początkowe obroty były duże i aby wiatr wiał mocno. Zjawisko to wyjaśni nam najlepiej rysunek. Przy odpowiednim stosunku prędkości obrotu i wiatru, listewka tworzy z przepływem duży kąt natarcia i układ sił aerodynamicznych będzie taki, że wypadkowa siła aerodynamiczna skierowana jest nieco w przód powodując ruch całej listewki w nadanym kierunku. (rys. 4).

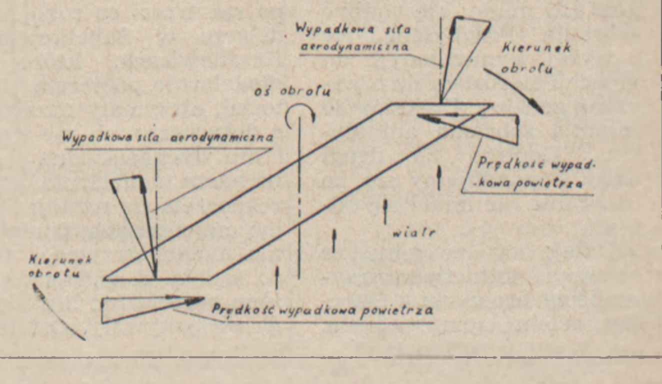
Tak samo będzie w wypadku łopatki śmigła nośnego (rotora) wiropłata. Koniecznym warunkiem jest tutaj nie za duży kąt ustawienia łopatki i nadanie początkowych obrotów.

Na rysunku (rys. 5) widzimy jak wygląda rozkład prędkości i sił aerodynamicznych na normal-

Rys. 3



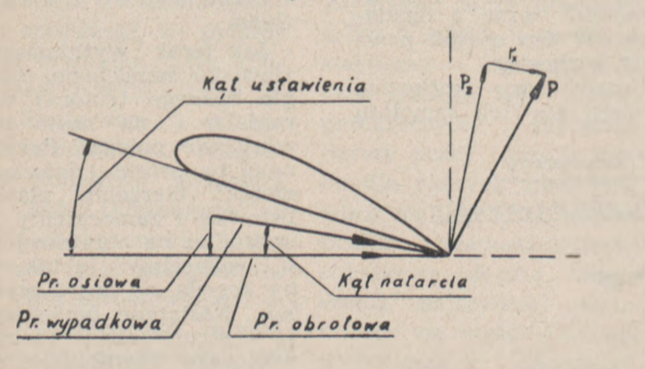
Rys. 4



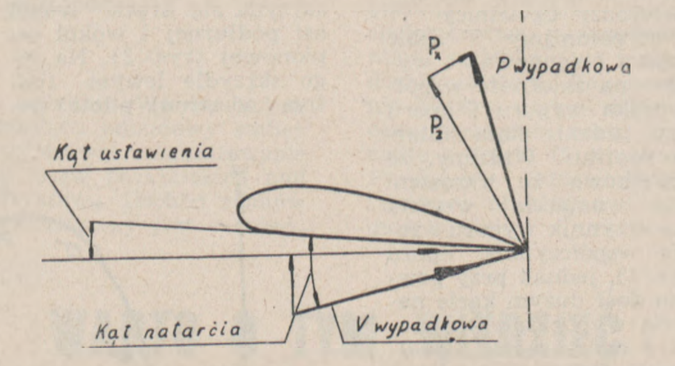
nie pracującym śmigle. Widzimy, że istnieje składowa, która przeciwdziała obrotowi — ale od czego jest silnik? Równoważy on opór i śmigło unosi cały samolot ku górze. Przypominam, że strzałki na rysunku oznaczają ruch w lewo i zacznie hamować obroty. Tak samo gdybyśmy śmigło przestawili na większy kąt, składowa oporu wzrośnie tak znacznie, że nastąpi też hamowanie. Z tego widzimy, że tylko w pewnym określonym układzie prędkości i hamowało opadanie, jednak nigdy nie może wytworzyć tak dużego ciągu, aby wiropłat mógł się unosić ku górze. Samoobrót może tylko powstrzymywać opadanie.

Dobrze — może ktoś z Was powiedzieć — przemolot zacznie opadać? Pilot odłączy całkowicie napęd silnika od śmigła nośnego (rotora), przekręci prędko łopatki na mały kąt nastawienia. Obroty będą jeszcze tak duże, że zacznie działać samoobrót, obroty się ustalą i opada-

Rys. 5



Rys. 6



powietrza względem śmigła — czyli gdy śmigło i samolot wznoszą się ku górze, to powietrze względem śmigła płynie w dół.

Inaczej będzie wyglądał rozkład prędkości, gdy silnik przestanie pracować; cały wiropłat będzie wtedy opadał (rys. 6). Kąt natarcia będzie duży i wypadkowa siła aerodynamiczna będzie napędzać śmigło. Jednak, gdy prędkość osiowa zmaleje, znowu wypadkowa siła przejdzie ustawieniu łopatki, będzie istnieć samoobrót (autorotacja). Wynika tu nowy kłopot — prędkość obwodowa będzie największa na końcu łopatki, a będzie malała przy piaście. Przy piaście będą więc kąty natarcia większe i będą powodować samoobrót, zaś na końcu będą tylko hamować. Oczywiście na całej długości będzie działać też wypór.

Autorotujące (samoobracające się) śmigło będzie cież śmigło nośne po wyłączeniu silnika, kręciłoby się coraz wolniej, aż do zatrzymania — potem zaczęłoby się kręcić w przeciwną stronę, krawędzią spływu ku przodowi. Pewno, że byłoby tu hamowanie opadania, ale zatrzymanie i rozkręcanie się śmigła trwałoby tak długo, że wiropłat spadłby na ziemię i rozbił się. Jak. więc będzie wyglądać sprawa, gdy w śmigłowcu silnik „nawali" i cały sanie będzie takie, że umożliwi lądowanie bez rozbicia.

Z tych rozważań widzimy jasno, co to jest samoobrót. Będzie to taki układ prędkości składowych na łopatce, przy którym powstanie siła aerodynamiczna nie tylko nie hamująca, ale podtrzymująca ruch obrotowy.

Bądźcie spokojni drodzy Simkarze, z fizyką jest wszystko w porządku — energia czerpana jest z opadania całego samolotu.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

„— Zwracamy się być może po raz ostatni do Was, celem przedstawienia Wam dalszych wypadków w związku z modelarnią obwodową w Raciborzu. Już przeszło dwa tygodnie sprawą naszą nie interesuje się nikt. Na nic zdały się nasze zabiegi i nasza praca. Domu na nową modelarnię dotychczas nam nie przyznano, a zwracając się do władz miejskich wykręcają się tam z odpowiedzią. W związku z tym modelarze gremialnie opuszczają na zawsze szeregi Ligi Lotniczej.

W związku z ustąpieniem instr. obwodowego prof. Wawocznego z szeregów LL miało się odbyć zebranie. Przybyłem więc z wyżej wymienionym do gmachu starostwa na oznaczoną godzinę. Czekamy 30 minut,a zebrania ani słychu. Dopiero na drugi dzień dowiadujemy się, że „zebranie nie miało się odbyć".

Dalej; w związku ze świętem lotnictwa otrzymaliśmy broszurki z Okręgu celem rozsprzedania. Któż jednak będzie to robił, jeżeli modelarze opuszczają modelarnię. Ja nie, gdyż moja praca zawodowa trwa od rana do wieczora. Taka sama sprawa jest z biletami do kina na film lotniczy. Liga otrzymała 400 biletów chcąc je modelarzom wręczyć, żeby je rozsprzedać. Nic jednak z tego nie będzie. Nie wiem co robią ci ligowcy w starostwie czy innych instytucjach państwowych, również nie wiem co robią piloci szybowcowi I i II stopnia, którzy noszą mewki w klapach i nie wiem po raz trzeci co robią modelarze w Żabetkowie i Krzanowicach, które to modelarnie pobierają materiał, otrzymały narzędzia a dotychczas ich nie widać i nie słychać. Jedna jedyna nasza modelarnia, która rozpoczęła się rozwijać mimo najcięższych trudności nie mogła otrzymać tego co żądała. A żądała to, co inne modelarnie bez niczego otrzymywały. Ostatecznie dyrekcja szkoły wyrzuciła nas na bruk. Co robić nie wiem! Wiem tylko jedno, że niektórym panom stoję w drodze żądając to co potrzebuje ogół modelarni i dlatego mam zamiar cofnąć się w tył i nie przeszkadzać w pracy Obwodowi Powiatowemu LL w Raciborzu, a być może, że i Okręgowi. Modele i stoły znajdują się na razie u mnie w domu, lecz zdaje się, że i stąd będę zmuszony je wynieść, a gdzie, to już nie wiem.

Stanisław Rostrzanek
Racibórz.

*

List kolegi Rostrzanka jest naprawdę tragiczny. No bo modelarnia się rozsypuje, a kolega po prostu — ucieka — bo sytuacja jest ciężka.

Czy można tak postępować nawet wobec najcięższej sytuacji? Czy to, że znajdują się jeszcze ludzie źli, którzy hamują rozwój lotnictwa, ma nas zupełnie zniechęcić?

Nie, drodzy koledzy, nie można wycofywać się, to byłoby klęską i dezercją z pola walki.

A gdyby tak nasz korespondent ustalił; kto zwoływał w/w zebranie i następnie odwołał; kto z władz miejskich wykręcał się z odpowiedzią; kto zarządził likwidację modelarni itd.

Następnie ciekawi nas, czy ktoś w Raciborzu przedstawił obecną sytuację w miejscowym zarządzie ZMP czy organizacji partyjnej? Czy ktoś zwracał się o pomoc do nich objaśniając powstałą sytuację?

Tylko energiczna postawa może zmienić sytuację w Raciborzu. Dlatego więc apelujemy, ba, wysyłamy „rozkaz" do placówki małego lotnictwa w Raciborzu: **Nie wycofywać się — bronić swoich praw — alarmować o pomoc Zarząd Okręgu Śląskiego LL.**

Oczekujemy meldunków o wynikach akcji.

Obserwator.

WARIO - STEROWANIE

KRZYSZTOF KUTARBA

W ubiegłym roku na Śląsku mieliśmy możność obserwować start modelu kol. Jerzego Śmielkiewicza, podczas okręgowych zawodów w Katowicach, który posiadając wario-sterowanie, przeleciał odległość ponad 40 km.

Aby umożliwić wykonanie takiego sterowania, podajemy zasadę jego działania oraz opis budowy.

Po przestudiowaniu opisu budowy orzekniecie sami, że sprawa nie jest tak skomplikowana. na jaką wygląda. Zasadą działania wariometru jako przyrządu pokładowego zajmować się nie będziemy, gdyż każdy z Was zna ją z SiM-u. Zajmiemy się tylko zasadą działania naszej instalacji, lecz dopiero po poznaniu jej budowy.

Główną częścią urządzenia jest membranka, pochodzaca z wariometru, najlepiej z szybowcowego, wyskalowanego do 5 m/sek. wznoszenia oraz opadania. Membrankę wyjmujemy z oprawy przyrządu nie odrywając od niej rurki, która stanowi połączenie z termosem. Od tej rurki głównej odgałęzia się jej część, która zakończona jest rureczką włoskowatą. Do membranki musimy zrobić oprawkę z blachy miedzianej lub mosiężnej o grubości 0.5 mm. Jest ona wykonana z jednego kawałka, odpowiednio wygiętego. Membrankę przymocowujemy do oprawki przylutowując ją do jej tylnej ścianki.

Dźwigienki poziomą i pionową wykonujemy z blaszki miedzianej o grubości 1 mm. Dźwigienka pozioma jest przylutowana do membranki. Należy zwrócić uwagę na dokładne przylutowanie do środka membranki. Na końcu tej dźwigienki jest otworek do połączenia jej z dźwignią pionową, która jest wykonana z takiego samego materiału jak i pozioma.Stosunek części górnej do dolnej nie może być mniejszy od 1:5, gdyż w innym wypadku wskazania będą nie dokładne i instalacja zamontowana potem na modelu może nie reagować na małe szybkości prądów pionowych.

Do dźwigienki pionowej u samej góry, jest przymocowana oś , pozioma, która ułożyskowana jest w ściankach bocznych oprawki membranki, a na końcu jej przymocowana jest platynka techniczna, która zabezpiecza nam końcówkę od szybkiego zużycia — od przepływającego prądu elektrycznego.

Oprawka wraz z membranką oraz dźwigienkami przylutowana jest do podstawki P_1. Do podstawki P_2 przylutowana jest stójka z blachy (miedz.-mosiężnej) o grubości 1,5 — 2 mm, która posiada otworek nagwintowany gwintem gazowym. W otworek ten wkręcamy śrubkę, do której końca przylutowujemy platynkę techniczną. Odległość pomiędzy stójką, a dolnym ramieniem dźwigni pionowej wynosi około 20 mm, przy takiej samej długości śrubki.

Pozostaje nam do zrobienia termos, który o pojemności od 0,5 — 0,75 l możemy wykonać z cienkiego preszpanu. O ile konstrukcja modelu nie pozwala nam na umieszczenie termosu o takich wymiarach, możemy uszczelnić tylną część kadłuba, który nam w zupełności zastąpi termos. Termos musimy idealnie uszczelnić, tak, aby posiadał on jedno tylko połączenie, a mianowicie z membranką oraz z rurką włoskowatą.

Teraz zajmiemy się połączeniami elektrycznymi naszej instalacji. Energię elektryczną czerpiemy z 4.5 V baterii płaskiej. Jest ona połączona z jednej strony z oprawką membranki, z drugiej zaś przechodzi przez elektromagnes dzwonkowy z podstawką P_2, na której jest umocowana stójka wraz ze śrubką regulacyjną. W obwód jest włączony kondensator blokujący, który ma zapobiec iskrzeniu pomiędzy kontaktami.

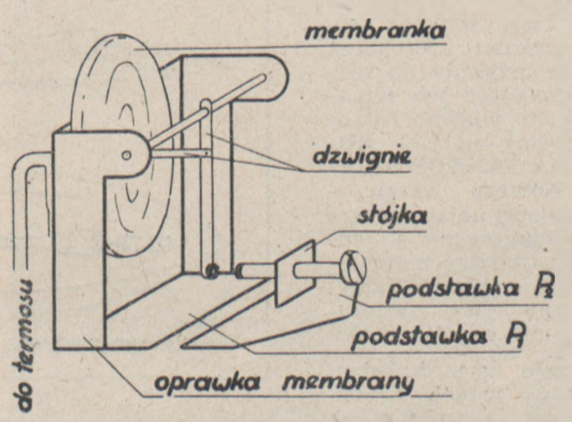
Następnie musimy wykonać połączenie steru kierunkowego z kowadełkiem K, które będzie przyciągane przez elektromagnes podczas jego działania.

Po zamontowaniu wszystkich części przystępujemy do sprawdzenia działania instalacji wario-sterowania. Przyciskamy dolną część dźwigni pionowej do śrubki regulacyjnej. Z chwilą połączenia końcówek, prąd elektryczny zaczyna przepływać przez elektromagnes, wprawiając go tym samym w działanie. Elektromagnes przyciąga kowadełko, które za pośrednictwem dwóch przekładni wychyla ster kierunkowy. Kąt wychylenia steru kierunkowego ustalamy doświadczalnie.

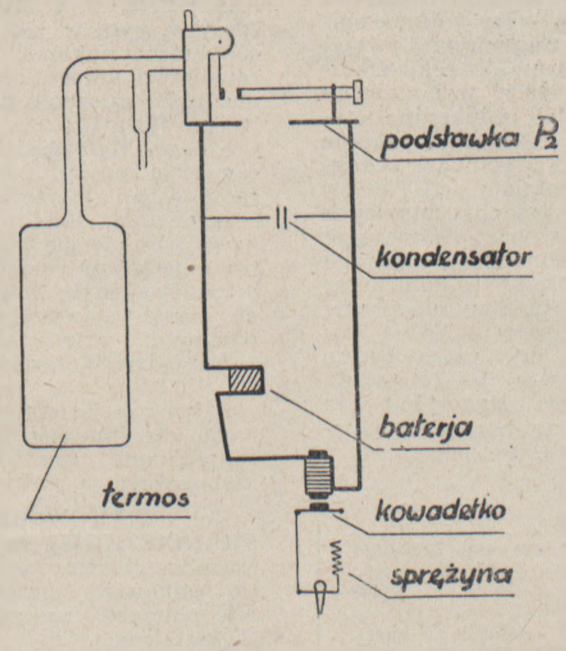
Pozostaje jeszcze do zrobienia wyłącznik, który by przerywał dopływ prądu podczas holowania modelu. Najlepszym rozwiązaniem jest haczyk startowy, który po odczepieniu się modelu jest wciągany do środka za pomocą sprężynki, łącząc wtedy przewody. Jasne jest, że haczyk musi być wykonany z metalu.

Zrozumiałe, że części wario-sterowania mogą ulec zmianie, w zależności od typu modelu lub miejsca, w którym mają być zamieszczone.

Celem tego artykułu jest jedynie wskazać drogę młodym konstruktorom, która prowadzi do ulepszonej mechanizacji modeli latających.



Schematy urządzenia wario-sterowania



POCZTA LOTNICZA

Kol. **Krupa Ryszard z Ostrowia Wielkopolskiego** ma bardzo poważne zmartwienie — chciałby zostać w przyszłości lotnikiem, ale nie wie, czy zły kształt klatki piersiowej i nóg nie stanie mu na przeszkodzie.

Kolego, jesteście jeszcze młodzi, macie dopiero 12 lat — uprawiajcie więc sporty, sporty i jeszcze raz sporty (naturalnie po zezwoleniu lekarza), a na pewno po ukończeniu 16 lat będziecie w zupełności odpowiadali warunkom stawianym piolotowi. Uprawiając sport nie możecie jednak zapominać o tym, że w międzyczasie należy się zaznajomić z lotnictwem, pracując aktywnie w Lidze Lotniczej.

Poza tym prosicie o wyliczenie wszystkich planów modeli latających, jakie były zamieszczane w Si-Mie — radzimy Wam zgłosić się do Powiatowego Oddziału LL lub do Ośrodka Propagandowego LL w Ostrowiu Wlkp. i tam zapoznać się z rocznikami naszych pism.

Kol. **STAROSTA JÓZEF z Konina skończył** kurs szybowcowy uzyskując II stopień wyszkolenia, mieszka jednak o 100 km od Aeroklubu Poznańskiego, nie może więc uprawiać treningu.

Kolego, zwróćcie się do Aeroklubu, a z pewnością będziecie mogli trenować, bo przewidziane są odpowiednie fundusze na dojazdy.

Kol. **JOŃSKIEMU RYSZARDOWI z Dęblina** podajemy ceny następujących książek lotniczych: „Teoria lotu" Pietuchowa — 180 zł; „ABC szybownictwa" Wojny — 135 zł; „Samolot Po-2" Karelina — 150 zł. Książki te są do nabycia w każdej księgarni.

Kol. **MASTALERZ ZYGMUNT z Piotrkowa Trybunalskiego** pisze do redakcji: „W roku 1949 ukończyłem II stopień praktycznego wyszkolenia szybowcowego. Zarząd Łodzkiego ALL nie zainteresował się mną i na tym się skończyło."

Kolego, na trening do ALL musi się każdy zgłosić sam — tu nie ma żadnego przymusu — tu trzeba zainteresować się samemu — co było Waszym obowiązkiem! Po zgłoszeniu się w ALL zostaniecie na pewno przyjęci.

Redakcja otrzymuje bardzo często listy, w których ciekawi Simkarze proszą o artykuły na różne interesujące ich tematy. Taki to właśnie list otrzymaliśmy od Kol **ROMUALDA JANKOWSKIEGO z Nowego Targu** — Kolego, spełniając Waszą prośbę zamieścimy w jednym z najbliższych numerów SiM-u obszerny artykuł, omawiający zastosowanie stali w lotnictwie.

Zdarzają się koledzy, którzy w swoich listach skarżą się, że praca w ich modelarniach i w Kołach LL, jak to się mówi „leży". Z tym większą więc przyjemnością przyjęto u nas w redakcji list kol. **MADEJA STANISŁAWA z Balic,** który z dumą opisuje osiągnięcia swojej modelarni: „W roku szkolnym 1949/50 wykonaliśmy 12 modeli redukcyjno-latających, 4 modele szkolne „Wis-19", 1 model redukcyjno-latający „UT-2" i kilka modeli latających kartonowych". Wszystkich tych Simkarzy, których modelarnie dotychczas śpią — prosimy o zabranie się do pracy — bo od Was zależy czy praca będzie „leżała" czy też „wstanie".

Kolego Ryszardzie, za nadesłany pomysł racjonalizatorski dziękujemy, prosimy o dalsze.

Są jeszcze i inne listy, które w nieco mniej przyjemny sposób nastrajają redakcję — oto kol. **SIARSKI HENRYK z Międzyzdrojów,** pyta w jaki sposób można nakłonić kierownictwo szkoły, aby umożliwiło założenie na jej terenie Koła LL.

Kolego, Koło będzie oczywiście musieli założyć sami — jak zbierzecie już odpowiednią ilość chętnych, zgłoście się do kierownika szkoły i poproście o lokal—a gdyby naprawdę nadal stawiano Wam trudności, interweniujcie w Zarządzie Wojewódzkim LL.

Dziwi nas jeszcze jedno: często otrzymujemy listy z zapytaniami czy kursy szybowcowe są płatne.

Kol. **WITKOWSKIEMU FRANCISZKOWI z Kalisza** odpowiadamy więc, że są całkowicie bezpłatne. Nie potrzeba specjalnego wykształcenia, aby zostać na nie przyjętym, wystarczy szkoła podstawowa. W Polsce, której w Planie Sześcioletnim potrzebne są nowe kadry dobrze wyszkolonych lotników, każdy młody człowiek może się szkolić — i jeśli wykaże się odpowiednimi zdolnościami, stoi przed nim otworem dalsza droga do lotnictwa cywilnego i wojskowego.

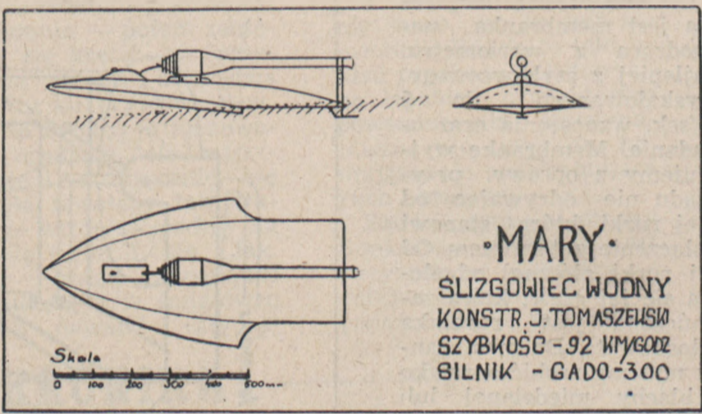
Kol. **JAŚKOWI RYSZARDOWI z Niechorzowa** odpowiadamy, że wiersz przysłany przez niego do redakcji nie został tak jak sądzi wyrzucony do kosza — ale wydrukowany w 36 numerze SiM-u. Prosimy o dalsze.

CO BUDUJĄ MODELARZE?

Na zapytanie jednego z naszych Czytelników, kol. Romana Ganasińskiego, jak wygląda model ślizgowca z napędem odrzutowym, zamieszczamy rysunek takiego ślizgowca. Co prawda ślizgowiec nie należy do małego lotnictwa, a jest przedstawicielem modelarstwa wodnego, to jednak ze względu na lotniczy napęd uważamy, że należy mu się miejsce w SiM-ie.

„Mary" — ślizgowiec wodny o napędzie odrzutowym konstr. J. Tomaszewski — Poznań

Model wykonany całkowicie ze sklejki lotniczej 0,8 oraz 5 mm. Konstrukcja skorupowa. Pod wodą w tylnej części kadłuba znajduje się skrzydełko sterujące. W czasie jednej z prób na skutek nadmiernej szybkości model wykonywał skoki z fali na falę o długości do 2 m. Jest bardzo stateczny kierunkowo na skutek wygięcia dna w przedniej części oraz płaskiego tyłu kadłuba. W czasie pracy silnika zanurza się do linii kropkowanej na planie. Jest to drugi z kolei ślizgowiec odrzutowy w Polsce, dalsza wersja „Foki" z Osowca.



Na zdjęciu na okładce:

Dziś podchorążowie OSL — jutro oficerowie Ludowego Lotnictwa. Ramię w ramię z kolegami, w pierwszym szeregu podchorążowie Zofia Dziewiszek i Bronisława Kamińska — przodownice w wyszkoleniu bojowym.

Foto: WAF

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1493. B-128207

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.